

Studi Penerapan Kebijakan Subsidi Bunga pada Galangan Kapal untuk Pembangunan Kapal Ikan 30 GT

Miftakhul Riza Risqi Fauzi, Sri Rejeki Wahyu Pribadi, dan Soejitno

Jurusan Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111 Indonesia

e-mail: sri-rejeki@na.its.ac.id

Abstrak— Permasalahan galangan kapal dalam melakukan pembangunan kapal ikan adalah tidak mencukupinya modal kerja dan agunan sehingga galangan kapal tidak dapat melakukan pinjaman modal ke bank. Untuk itu diperlukan solusi berupa penerapan kebijakan subsidi bunga pada galangan kapal untuk pembangunan kapal ikan 30 GT. Tujuan dari tugas akhir ini adalah untuk melakukan studi penerapan kebijakan subsidi bunga pada galangan kapal untuk pembangunan kapal ikan. Pertama, kondisi pembiayaan pembangunan kapal saat ini diidentifikasi. Kedua, skema kebijakan subsidi bunga diformulasikan. Ketiga, strategi penerapan kebijakan subsidi bunga disusun. Perhitungan dan simulasi subsidi bunga dilakukan menggunakan metode proyeksi alur kas. Hasil dari simulasi menunjukkan bahwa: Pembiayaan skema I menunjukkan bahwa galangan kapal mampu membayar dengan suku bunga 14 %, sehingga galangan kapal belum membutuhkan subsidi bunga tetapi membutuhkan bantuan penjaminan. Pembiayaan skema II menunjukkan bahwa galangan kapal hanya mampu membayar dengan suku bunga 6,4%, sehingga galangan kapal membutuhkan subsidi bunga 7,6% dan bantuan penjaminan. Pembiayaan skema III menunjukkan bahwa galangan kapal hanya mampu membayar dengan suku bunga 9,13%, sehingga galangan kapal membutuhkan subsidi bunga 4,87% dan bantuan penjaminan. Pembiayaan skema VI menunjukkan bahwa galangan kapal hanya mampu membayar dengan suku bunga 13,03%, sehingga galangan kapal membutuhkan subsidi bunga 0,97% dan bantuan penjaminan. Hasil dari penyusunan strategi penerapan menunjukkan bahwa: Sebelum penerapan, perlu adanya mediasi dari pemerintah kepada galangan kapal dan bank. Galangan kapal perlu mempersiapkan syarat kebijakan subsidi bunga. Bank perlu menyiapkan skema kebijakan subsidi bunga. Ketika penerapan, pemerintah perlu membuat mekanisme kredit pada kebijakan subsidi bunga yang melibatkan galangan kapal, Bank Pelaksana, Perusahaan Penjamin, *owner*, dan SIKP. Setelah penerapan, bank perlu membimbing galangan kapal dalam mengatur laba yang didapatkan.

Kata Kunci—kapal ikan, kredit program, pembiayaan, subsidi bunga.

I. PENDAHULUAN

PEMERINTAHAN Indonesia melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan pada pemerintahan periode 2009-2014 memiliki program pembangunan kapal penangkap ikan berukuran 30 GT atau dikenal dengan sebutan Inka Mina akronim dari Instruksi Presiden Kapal (INKA) dan ikan

(MINA). Target pembangunan kapal Inka Mina selama periode 2010-2014 adalah sebanyak 1000 unit kapal yang tersebar di seluruh Indonesia. Adapun pembangunan kapal Inka Mina tersebut diserahkan kepada tiap-tiap Pemerintahan Daerah setempat. Tiap-tiap Pemerintahan Daerah akan melaksanakan *tender* pembangunan kapal yang akan diikuti oleh galangan-galangan kapal di daerah setempat. [1].

Program INKA MINA tersebut melibatkan galangan-galangan kapal kecil, baik galangan kapal *fiber* maupun galangan kapal kayu. Dalam proses pembangun kapal ikan, pembayaran akan dilakukan sesuai dengan kontrak di tiap-tiap daerah, biasanya akan berupa pembayaran dengan sistem termin (*progress payment*) ataupun dengan sistem pembayaran di akhir (*turn key payment*). Sistem pembayaran tersebut akan mengakibatkan adanya kekurangan dana (*gap*) pada masa-masa pembangunan sampai termin berikutnya atau sampai pembayaran dilakukan oleh *owner*. Untuk menjaga proses pembangunan tetap berlangsung maka galangan kapal harus menutupi kekurangan dana tersebut dengan cara meminjam modal ke lembaga keuangan bank ataupun non bank, atau dengan menggunakan modal sendiri. Permasalahannya adalah kebanyakan galangan-galangan kapal kecil yang tidak memiliki cukup modal untuk menutupi kekurangan modal. Sedangkan untuk meminjam modal lembaga keuangan seperti bank, galangan kapal kecil masih memiliki banyak kendala seperti kurangnya pemahaman tentang bank, persyaratan yang belum bisa terpenuhi, dan lain-lain. Selain itu suku bunga kredit yang cukup tinggi, berkisar antara 12% - 16%, dapat menyebabkan galangan kapal mengalami kerugian.

Isu pembangunan kapal ikan saat ini kembali bergulir. Pada Detik Finance menyebutkan bahwa Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) akan membangun sejumlah 4000 kapal tangkap ikan [2]. Dalam berita yang lain pada Mongabai.co.id disebutkan bahwa jumlah kapal tangkap ikan 3500 unit sedangkan 500 unit akan dibangun kapal angkut [3]. Proyek ini akan dilaksanakan dalam waktu satu tahun yaitu dimulai dari awal tahun 2016 bulan Januari sampai akhir tahun 2016 pada bulan Desember. Adapun ukuran kapal yang dibangun bervariasi mulai dari ukuran 5 *gross tonnage* (GT) sampai dengan ukuran terbesar 30 GT yang akan dibangun secara bertahap [4].

Dengan adanya proyek pembangunan kapal ikan kembali, maka permasalahan galangan kapal kecil kekurangan dana pembangunan dapat terulang kembali. Untuk itu diperlukan

sebuah solusi yang dapat mengatasi permasalahan tersebut. Salah satu solusi yang dapat diterapkan adalah kebijakan subsidi bunga. Subsidi bunga adalah subsidi dalam bentuk pembayaran bunga yang dilakukan pemerintah kepada lembaga keuangan untuk meringankan beban bunga yang harus ditanggung debitur. Kebijakan subsidi bunga atau sejenisnya, sudah diterapkan pada beberapa sektor seperti KPR, KUR, KPPE, KPERP, KUPS, subsidi bunga untuk pengembangan PDAM. Namun sejauh ini kebijakan subsidi bunga pada pembangunan kapal ikan belum pernah diterapkan. Untuk itu, perlu dilakukan studi penerapan kebijakan subsidi bunga pada galangan kapal untuk pembangunan kapal ikan.

II. LANDASAN TEORI

A. Proses Produksi Kapal Kayu

Secara garis besar proses pembangunan kapal kayu dibagi menjadi tiga bagian proses produksi yaitu; *lofting*, pembuatan pencetakan bagian kapal, dan perakitan atau *assembling*. *Lofting* adalah kegiatan yang meliputi penggambaran gambar rencana garis (*lines plan*) dalam ukuran sebenarnya (skala 1:1). Pembuatan/pencetakan bagian kapal adalah pembuatan bagian kapal yang permanen (yang sebenarnya) berdasarkan bentuk pola yang telah tersedia. Perakitan atau *assembling* adalah perakitan bagian-bagian kapal yang telah terbentuk pada tahap sebelumnya [5].

B. Biaya Produksi

Biaya produksi adalah semua pengeluaran yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk memperoleh faktor-faktor produksi dan material yang akan digunakan untuk menciptakan hasil produksinya, atau dengan batasan lebih jelas. Biaya produksi dalam industri perkapalan didefinisikan sebagai semua pengeluaran perusahaan dok dan galangan kapal untuk material pokok, material bantu, tenaga kerja langsung serta biaya lainnya untuk mendapatkan hasil produksi berupa reparasi kapal dan atau berguna untuk bangunan baru. Terdapat tiga buah komponen pada biaya produksi yaitu: biaya material langsung, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya tidak langsung atau *overhead cost*.

Biaya material langsung adalah biaya material/bahan yang secara langsung digunakan dalam proses produksi untuk mewujudkan suatu hasil produksi yang diserahkan kepada pemilik kapal dan atau pemesan kapal. Biaya tenaga kerja langsung adalah biaya untuk para tenaga kerja langsung yang ditempatkan dan didayagunakan dalam menangani kegiatan-kegiatan proses produksi yang secara integral digunakan untuk menangani semua peralatan/fasilitas produksi sehingga proses produksi dapat terwujud. Pada industri galangan kapal, biasanya galangan akan membutuhkan industri penunjang yang akan membantu proses produksi. Salah satu hasil industri penunjang yang dibutuhkan adalah jasa dan atau tenaga kerja yang sering disebut dengan tenaga kerja sub kontraktor. Biaya produksi tidak langsung adalah biaya material tidak langsung, biaya tenaga kerja tidak langsung serta biaya-biaya lainnya yang berkaitan erat dengan keberhasilan proses produksi, atau dengan kata lain biaya produksi tidak langsung adalah biaya-

biaya yang timbul sampai terwujudnya hasil produksi diluar biaya material langsung dan biaya tenaga kerja langsung.

C. Sistem Pembayaran

Sistem pembiayaan atau sistem pembayaran pada proyek pembangunan kapal secara garis besar identik sistem pembayaran pada proyek konstruksi. Sistem pembayaran dalam sebuah proyek konstruksi sangat mempengaruhi proses keuangan proyek konstruksi itu sendiri. Untuk proyek konstruksi, realisasi pemasukan sangat ditentukan oleh cara pembayaran yang telah ditetapkan dalam surat perjanjian atau kontrak konstruksi. Terdapat beberapa macam cara pembayaran proyek konstruksi yaitu; pembayaran dengan uang muka atau tanpa uang muka, pembayaran bulanan (*monthly payment*), pembayaran termin (*progress payment*), pembayaran sekali di akhir (*turn key payment*) [6].

D. Kredit

Kredit merupakan salah satu instrumen bank yang paling dominan dalam menggunakan dananya. Kredit (*loan*) atau pinjaman yang diberikan oleh bank kepada nasabahnya merupakan produk bank yang sudah cukup dikenal oleh masyarakat. Bagi masyarakat fasilitas kredit amat dibutuhkan baik untuk kepentingan bisnisnya ataupun untuk keperluan konsumtif dan sebaliknya bagi bank, kredit adalah merupakan aset produktif yang sangat diandalkan karena merupakan penghasilan utama bank. Dengan demikian fasilitas kredit dibutuhkan oleh debitur (nasabah) maupun kreditur (bank). Disamping itu pemerintah berkepentingan pula terhadap kredit bank, karena dengan adanya kredit, diharapkan roda perekonomian dapat lebih berkembang sesuai dengan fungsi bank sebagai penggerak perekonomian dalam bidang moneter.

Unsur-unsur kredit adalah; kepercayaan, kesepakatan, jangka waktu, risiko, dan balas jasa. Sedangkan prinsip pemberian kredit dilakukan menggunakan analisis 5C dan 7P. 5C adalah; *character, capacity, capital, collateral, condition*. Sedangkan 7P adalah; *personality, party, purpose, prospect, payment, profitability, dan protection* [7].

E. Suku Bunga Kredit

Suku bunga bisa didefinisikan sebagai uang yang dibayarkan untuk penggunaan uang yang dipinjam. Atau, berbicara secara luas, suku bunga bisa dipikirkan sebagai pengembalian yang bisa diperoleh dari investasi modal yang produktif.

Suku bunga kredit bank ditentukan oleh beberapa aspek, salah satunya adalah Suku Bunga Dasar Kredit (SBDK). Suku Bunga Dasar Kredit pada dasarnya merupakan suku bunga terendah yang digunakan Bank sebagai dasar penentuan Suku Bunga Kredit. Perhitungan SBDK merupakan hasil perhitungan dari tiga komponen, yakni perhitungan harga pokok dana untuk kredit (HPDK), biaya *overhead* yang dikeluarkan bank dalam proses pemberian kredit, serta margin keuntungan (*profit margin*) yang ditetapkan untuk aktivitas perkreditan. Namun perlu diketahui bahwa SBDK masih belum memasukkan komponen premi risiko individual nasabah Bank. Besarnya premi risiko sangat tergantung pada penilaian bank terhadap masing-masing debitur. Dengan demikian,

besarnya suku bunga kredit belum tentu sama dengan SBDK karena belum memperhitungkan komponen premi risiko individual nasabah atau debitur. Premi risiko itu sendiri adalah presentasi dari penilaian bank terhadap prospek pelunasan kredit oleh calon debitur yang antara lain mempertimbangkan kondisi keuangan debitur, jangka waktu kredit dan prospek usaha yang dibiayai.

F. Kredit Program

Kredit program adalah kredit/pembiayaan yang ditujukan untuk pengembangan sektor tertentu atau sektor yang menjadi prioritas Pemerintah untuk dikembangkan, dengan sumber dana dari bank atau dari Pemerintah Indonesia dengan suku bunga rendah atau bantuan penjaminan atau gabungan keduanya atau keringanan lainnya

G. Proyeksi Alur Kas (Cash Flow Projection)

Cash flow merupakan arus kas atau aliran kas yang ada diperusahaan dalam suatu periode tertentu. *Cash flow* menggambarkan berapa uang yang masuk (*cash in*) keperusahaan dan jenis-jenis pemasukan tersebut. *Cash flow* juga menggambarkan berapa uang yang keluar (*cash out*) serta jenis-jenis biaya yang dikeluarkan. *Cash flow estimation* adalah estimasi arus kas sebuah perusahaan dimasa yang akan datang. Dalam *cash flow estimation* semua data yang akan diterima dan biaya-biaya yang akan dikeluarkan baik jenis, maupun jumlahnya diestimasi sedemikian rupa, sehingga menggambarkan kondisi pemasukan dan pengeluaran di masa yang akan datang. Estimasi pendapatan dan biaya merupakan perkiraan berapa pendapatan yang akan diperoleh dan berapa besarnya biaya yang harus dikeluarkan dalam suatu periode. Kemudian jenis-jenis pendapatan dan biaya apa saja yang dikeluarkan serta berapa besar pendapatan yang diperoleh dan biaya yang dikeluarkan setiap pos. Pada akhirnya *cash flow* akan terlihat pada kas akhir yang diterima perusahaan [8].

III. URAIAN PENELITIAN

A. Pendahuluan

Pada penelitian ini akan dilakukan studi penerapan kebijakan subsidi bunga pada pembangunan kapal ikan 30 GT. Studi penerapan ini akan dilakukan dengan cara mengidentifikasi kondisi pembiayaan kapal ikan saat ini, memformulasikan skema Kebijakan Subsidi Bunga, dan menyusun strategi penerapan Kebijakan Subsidi Bunga.

B. Identifikasi Kondisi Pembiayaan Pembangunan Kapal Saat Ini.

Identifikasi dilakukan dengan cara mengumpulkan data yang meliputi dari Dinas Kelautan dan Perikanan (DKP), data dari galangan kapal, dan data dari Bank serta Pemerintah. Dari data-data tersebut dilakukan identifikasi kondisi pembiayaan pembangunan kapal ikan saat ini. Kemudian dilakukan perhitungan kebutuhan modal. Selanjutnya dilakukan simulasi penerapan kredit komersial dan analisa *feasibility* dan *bankability* galangan kapal. Pada tahap terakhir dilakukan keseuaian kredit program yang sudah ada saat ini

dengan permasalahan galangan kapal apakah dapat menjadi solusi atau tidak.

Data dari DKP menunjukkan bahwa pembangunan kapal ikan 30 GT menggunakan cara pembayaran, dan Rencana Anggaran Biaya (RAB). Cara pembayaran yang dilakukan oleh DKP adalah menggunakan cara pembayaran termin (*progress payment*) sebagai berikut. Sedangkan RAB untuk pembangunan kapal ikan 30 GT adalah sebagai berikut:

Tabel 1:
Rencana Anggaran Biaya (RAB) Kapal Ikan 30 GT

Jenis Pekerjaan	Biaya Awal
Kasko Kapal	Rp468,404,210
Peralatan Kapal	Rp93,880,000
Permesinan	Rp254,500,000
Alat Tangkap	Rp290,000,000
Biaya Umum	Rp72,000,000
RAB Per Unit Kapal	Rp1,178,784,210

Sedangkan data dari galangan kapal menunjukkan biaya produksi sebagai berikut:

Tabel 2
Biaya Produksi Kapal Ikan 30 GT

Jenis Biaya	Biaya
Konstruksi Kapal	Rp547,141,010
Perlitan Kasko Kapal	Rp57,380,000
Permesinan	Rp297,000,000
Alat Tangkap	Rp110,000,000
Biaya Umum	Rp57,000,000
Material Bantu	Rp5,255,000
Tenaga Kerja Langsung Sendiri	Rp105,760,000
Overhead cost	Rp104,000,000
Total Biaya Produksi	Rp1,283,536,010

Jadwal pembangunan kapal kan 30 GT dilakukan dalam waktu delapan bulan. Data keuangan galangan. Menunjukkan bahwa galangan tidak memiliki modal kerja dan agunan sebagai jaminan kredit. Data dari Bank dan Pemerintah menunjukkan suku bunga komersial sebesar 14% untuk kredit konstruksi, dan sejauh ini kredit program yang sudah dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia belum ada yang menargetkan galangan kapal kayu sebagai sasaran kredit programnya.

Hasil analisa kondisi pembiayaan pembangunan kapal menunjukkan bahwa skema pembiayaan yang sering terjadi di pembangunan kapal menggunakan pembayaran di awal. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan galangan enggan melakukan pinjaman ke bank, begitu juga sebaliknya. faktor-faktor tersebut adalah; persepsi galangan kapal yang tentang proses administrasi kredit yang rumit dan panjang, kurangnya pengetahuan galangan akan kredit, suku bunga tinggi, persyaratan kredit yang tidak terpenuhi, kekurangan modal masih bisa terpenuhi tanpa melibatkan bank, bank belum mengetahui mekanisme bisnis galangan kapal, persepsi bank terhadap masyarakat pesisir yang kurang koperatif, dan risiko usaha galangan kapal yang tinggi.

Hasil proses perhitungan kebutuhan modal dengan cara pembayaran termin menunjukkan galangan kekurangan modal sebesar Rp 166,773,789,-. Hasil simulasi kredit komersial

menunjukkan bahwa galangan masih memiliki keuntungan sebesar 8,40% dari keuntungan awal sebesar 9,43%. Status kredit galangan kapal dikategorikan Lancar (L).

Hasil analisa *feasibility* dan *bankability* galangan menunjukkan bahwa galangan adalah usaha yang *feasible* namun tidak *bankable*. Hal ini dikarenakan galangan tidak memiliki agunan dan modal kerja yang cukup untuk memenuhi persyaratan kredit bank. Sedangkan kredit program saat ini belum ada yang sesuai dengan permasalahan galangan kapal.

C. Formulasi Skema Kebijakan Subsidi Bunga

Pada tahap ini dilakukan formulasi skema Kebijakan Subsidi Bunga berdasarkan pada kondisi pembiayaan pembangunan kapal ikan yang telah diidentifikasi di tahap sebelumnya. Pada tahap ini dilakukan perumusan ketentuan Kebijakan Subsidi Bunga, perhitungan kebutuhan subsidi bunga, dan formulasi skema Kebijakan Subsidi Bunga

Kredit program yang dibutuhkan galangan adalah kredit program dengan ketentuan sebagai berikut; bantuan penjaminan galangan kapal melalui lembaga penjaminan, bantuan suku bunga rendah dengan mekanisme subsidi bunga, skema kredit yang dapat memacu pertumbuhan modal galangan kapal. Kredit program dengan ketentuan seperti diatas selanjutnya disebut sebagai Kebijakan Subsidi Bunga.

Dalam perumusan skema Kebijakan Subsidi Bunga, ditentukan terlebih dahulu besar laba yang dipertahankan yaitu sebesar 5%. Skema pembayaran menggunakan sistem termin (skema I), sistem pembayaran di akhir dengan variasi 10%-90% (skema II), 20%-80% (skema III), dan 30%-70% (skema IV). Jumlah kapal yang divariasikan adalah 1, 2, 3, 4, 5, 10, 15, dan 20. Setelah itu dilakukan perhitungan kebutuhan modal dan penerapan subsidi bunga. Hasil dari penerapan kebijakan subsidi bunga menunjukkan bahwa Skema I membutuhkan *plafond* sebesar Rp 200.000.000 dengan suku bunga 14%, Skema II membutuhkan *plafond* sebesar Rp 1.300.000.000 dengan suku bunga 6,4%. Skema III membutuhkan *plafond* sebesar Rp 1.100.000.000 dengan suku bunga 9,13%. Skema IV membutuhkan *plafond* sebesar Rp 1.000.000.000 dengan suku bunga 13,03%.

D. Penyusunan Strategi Penerapan Kebijakan Subsidi Bunga

Strategi penyusunan ini dilakukan penyusunan penerapan Kebijakan Subsidi Bunga padagalangan kapal untuk pembangunan kapal ikan 30 GT. Ada tiga poin dalam tahap ini yaitu perencanaan strategi sebelum menerima Kebijakan Subsidi Bunga, ketika menerima Kebijakan Subsidi Bunga, dan setelah menerima Kebijakan Subsidi Bunga.

Pada tahap sebelum menerima, perlu dilakukan mediasi yang dilakukan oleh KKP terkait kebijakn subisdi bunga, bisnis galangan kapal, dan kredit perbankan bagi bank dan galangan kapal. Selain itu galangan kapal perlu mempersiapkan *feasibility* dan *bankability* usahanya.

Pada tahap menerima Kebijakan Subsidi Bunga perlu adanya mekanisme kredit yang melibatkan galangan kapal, bank pelaksana, perusahaan penjamin, KKP, dan SIKP sehingga proses penerpaan kebijakan subsidi bunga dapat berjalan dengan lancar.

Pada tahap menerima Kebijakan Subsidi Bunga galangan kapal harus memanfaatkan keuntungan sebagai modal kerja

sehingga galangan kapal dapat mencapai kemandirian modal dengan dibimbing oleh KKP.

IV. KESIMPULAN

Kebanyakan pesanan kapal yang ada pada galangan kapal kayu di daerah Batang, Rembang, berasal dari pihak swasta baik korporasi maupun perorangan dengan skema pembayaran di awal sehingga galangan kapal tidak membutuhkan tambahan modal kerja. Sedangkan untuk pemesanan kapal dari instansi pemerintah, skema pembayaran yang digunakan berupa termin atau pembayaran di akhir sehingga galangan kapal membutuhkan tambahan modal kerja. Jaminan dan modal kerja yang tidak mencukupi persyaratan kredit bank menyebabkan galangan kapal tidak dapat melakukan pinjaman modal ke bank. Selain itu, suku bunga kredit komersial yang tinggi dapat menyebabkan galangan kapal mengalami kerugian.

Setelah dilakukan simulasi pembiayaan pembangunan kapal ikan 30 GT, didapatkan hasil sebagai berikut: Pembiayaan dengan skema I, yaitu sistem pembayaran termin dengan lima kali pembayaran sebesar 20% pada setiap terminnya, menunjukkan bahwa galangan kapal mampu membayar tagihan bank dengan suku bunga 14 %, sehingga galangan kapal belum membutuhkan subsidi bunga tetapi membutuhkan bantuan penjaminan. Pembiayaan dengan skema II, yaitu sistem pembayaran di akhir dengan *down payment* 10% dan pelunasan di akhir 90%, menunjukkan bahwa galangan kapal hanya mampu membayar tagihan bank dengan suku bunga 6,4%, sehingga galangan kapal membutuhkan subsidi bunga 7,6% dan bantuan penjaminan. Pembiayaan dengan skema III, yaitu sistem pembayaran di akhir dengan *down payment* 20% dan pelunasan di akhir 80%, menunjukkan bahwa galangan kapal hanya mampu membayar tagihan bank dengan suku bunga 9,13%, sehingga galangan kapal membutuhkan subsidi bunga 4,87% dan bantuan penjaminan. Pembiayaan dengan skema VI, yaitu sistem pembayaran di akhir dengan *down payment* 10% dan pelunasan di akhir 90%, menunjukkan bahwa galangan kapal hanya mampu membayar tagihan bank dengan suku bunga 13,03%, sehingga galangan kapal membutuhkan subsidi bunga 0,97% dan bantuan penjaminan

Sebelum menerima kebijakan subsidi bunga, perlu adanya mediasi dari pemerintah kepada galangan kapal dan bank penerapan kebijakan subsidi bunga. Galangan kapal juga perlu menyiapkan *bankability* dan *feasibility* usahanya serta administrasi yang digunakan sebagai persyaratan kebijakan subsidi bunga dengan bimbingan bank. Selain itu bank juga perlu menyiapkan skema kebijakan subsidi bunga. Ketika menerima kebijakan subsidi bunga, perlu adanya mekanisme kredit pada kebijakan subsidi bunga yang melibatkan galangan kapal, bank pelaksana, perusahaan penjamin, *owner*, dan SIKP. Setelah menerima kebijakan subsidi bunga, perlu adanya pembimbingan dari bank untuk galangan kapal agar laba yang didapatkan dapat dimanfaatkan dengan baik oleh galangan kapal

UCAPAN TERIMAKASIH

Pada kesempatan ini, Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada pihakpihak yang telah membantu penyelesaian jurnal ini, yaitu:

1. Ir. Wasis Dwi Aryawan M.Sc., Ph.D. selaku Ketua Jurusan
Tenis Perkapalan FTK ITS dan selaku Dosen Wali Penulis;
2. Sri Rejeki Wahyu Pribadi S.T., M.T. dan Ir. Soejitno selaku
Dosen Pembimbing atas bimbingan dan motivasinya selama
pengerjaan dan penyusunan jurnal ini;
3. Ir. Triwilaswandio, M.Sc selaku Kepala Laboratorium
Produksi Kapal Jurusan Teknik Perkapalan FTK ITS atas
bimbingan dan arahnya selama pengerjaan jurnal ini;
4. Ir. Heri Soepomo M.Sc. selaku mantan Dosen Wali penulis
atas wejangan dan petuahnya selama penulis menjalani
proses perkuliahan
5. Mohammad Sholikhon Arif S.T., M.T., Imam Baihaqi S.T.,
M.T., dan Hasanudin S.T., M.T. selaku dosen penguji.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Kementrian Kelautan dan Perikanan. (2014). KAPAL INKA MINA > 30GT. Dipetik September 11, 2015, dari SIMANTAP: <http://simantap.djpt.kkp.go.id/inka-mina>
- [2] Idris, M. (2015, September 30). *Susi Pesan 4.000 Kapal Tahun Depan, Dirut PAL: Enteng Itu*. Dipetik Oktober 12, 2015, dari Detik Finance: <http://finance.detik.com/read/2015/09/30/185110/3032293/1036/susi-pesan-4000-kapal-tahun-depan-dirut-pal-enteng-itu>
- [3] Ambari, M. (2015, September 9). *4.000 Kapal Dibagikan kepada Nelayan Pada 2015-2016*. Dipetik Oktober 12, 2015, dari Mongabay.co.id: <http://www.mongabay.co.id/2015/09/09/4-000-kapal-dibagikan-kepada-nelayan-pada-2015-2016/>
- [4] Ambari, M. (2015, Oktober 2). *Proyek 3.500 Kapal Nelayan Akan Bangkitkan Industri Galangan Kapal*. Dipetik Oktober 12, 2015, dari Mongabay.co.id: <http://www.mongabay.co.id/2015/10/02/proyek-3-500-kapal-nelayan-akan-bangkitkan-industri-galangan-kapal/>
- [5] Tampubolon, S. (1990). *Pembangunan Kapal Kayu (Wooden Boat Construction)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perikanan
- [6] Asiyanto. (2010). *Construction Project Cost Management*. Jakarta: Pradnya Paramita
- [7] Kasmir, & Jakfar. (2003). *Studi Kelayakan Bisnis*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.